

CONCESIÓN DE UN TRANVÍA ELÉCTRICO

1902



JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA

CONCESIÓN

DE UN

TRANVÍA ELÉCTRICO

A

DON ALBERTO MENDITEGUY

SUSTANCIACIÓN DEL EXPEDIENTE

Y

LEY SANCIONADA CON TAL MOTIVO



MONTEVIDEO

TIP. ESCUELA NACIONAL DE ARTES Y OFICIOS

1902

CONCESIÓN

DE UN

TRANVÍA ELÉCTRICO

Montevideo, Septiembre 28 de 1898.

Señor Presidente de la Junta Económico-Aministrativa de la Capital.

Alberto Menditeguy y C.ª, con domicilio en la calle Misiones 129, nos presentamos á V. S. exponiendo:

Que sujetándonos en un todo á las ordenanzas, decretos y reglamentos sobre la materia, venimos á solicitar quiera la Honorable Junta servirse acordarnos concesión para la colocación y explotación de una red de tranvías á tracción mecánica, adoptando de preferencia el sistema de generadores « Serpollet ».

La conveniencia del establecimiento de líneas de tranvías que unan los extremos del Municipio y propendan á la mayor descentralización de la población, es cosa por demás sabida, como recomendada por los higienistas.

Pero para que la población se extienda á los apartados extremos del Municipio, se hace indispensable que las distancias se acorten en el centro mismo de la ciudad.

Esto, que ha sido una preocupación constante en todos los países, ha sido últimamente resuelto de un modo satisfactorio con la adopción de la tracción mecánica, como el mejor medio de la locomotividad urbana.

En París es donde se llevaron á cabo mayor número de ensayos á este respecto, empleando unos la tracción eléctrica alimentada por acumuladores, otros la impulsión por aire comprimido, y aún unos motores especia-

les cuya base es el agua caliente (sistema Mekarski), ó bien la tracción eléctrica por cables subterráneos ó contacto superficial, pero habiéndose siempre rechazado enérgicamente el uso del sistema á «Trolley», por sus inconvenientes y su gran peligro que atrae, y creyendo firmemente que lo mismo sucedería en nuestra hermosa ciudad, es el motivo por el cual no nos detenemos en examinarlo.

El coche de tranvías urbano debe ser ante todo autónomo, llevar consigo sus medios de traslación y proceder con completa independencia de todo elemento extraño.

Además, es necesario que cada coche ofrezca absoluta seguridad al pasajero: sencillez en los mecanismos, elasticidad potencial en los aparatos de locomoción y todas las garantías de instantaneidad en los movimientos.

El sistema eléctrico á «Trolley» lleva consigo un defecto capital, que se observa apenas uno se detiene en pensarlo, es dependiente de una fuerza extraña, de modo que la menor interrupción en los cables paraliza el tráfico en toda la extensión de las líneas, produciendo una perturbación general y y hasta un aislamiento en los extremos que une con su recorrido.

Esto, aparte de lo que perjudica á la perspectiva de las calles y avenidas, afeando considerablemente la estética general de la ciudad, con la colocación de postes conductores de cables, esto último, ha sido el motivo por el cual las ciudades de París, Viena y varias otras importantes, han siempre rechazado y prohibido el empleo y uso del sistema á «Trolley».

Igualmente se ha observado que el empleo de dicho sistema, en razón de que necesariamente deben emplear los rieles como parte integrante del circuito, dan lugar á una acción electrolítica que determina la conexción de las canalizaciones metálicas colocadas en el subsuelo, á causa de convertirse en obligados conductores de las corrientes que inevitablemente se producen.

Es por este motivo que de los Estados Unidos, que fueron los primeros en adoptar dicho sistema, ha partido la voz de alarma, por haberse encontrado al poco tiempo las cañerías metálicas completamente corroídas.

En París, convencidos por los inconvenientes expuestos, y después de largos ensayos, varias compañías de importancia han adoptado por fin el sistema de automotores «Serpollet», que es el que nos proponemos implantar en esta bella é importante capital, por ser el que reune mayores ventajas.

Consisten éstas, como su nombre lo indica, en un pequeño aparato colocado en la plataforma delantera del coche que sin ruido, sín humo, sin vapor aparente, y sin desarrollar calor radiante, produce la fuerza de arrastre del vehículo en las mejores condiciones de seguridad, lijereza, sencillez, instantaneidad y de elasticidad de poder.

Estos tranvías, que por las condiciones expuestas vienen á llenar todas las exigencias de la práctica y realizan un verdadero ideal, desde 1893, circulan en los barrios de mayor tránsito de la populosa ciudad de París, por

calles de extraordinarias pendientes y de mayor circulación de peatones, como son las calles y avenidas de Roma, Clichy, San Petersburgo y Malsherte, etc., sin que hasta hoy se haya producido el menor accidente ni tropiezo.

Otras ciudades de Francia, como Cherburgo, Havre, Tours, han adoptado el mismo sistema, que ya funciona también con éxito en ciudades alemanas como Berlín, Rottemburgo, Stuttgart y Copenhague.

Firmemente convencidos por los resultados de la experiencia, de lo que poseemos certificados incontestables, es que venimos á solicitar la colocación de una red de tranvías, al tenor de las líneas que se describen en los planos adjuntos y que se relacionan á continuación.

Las vías que nos proponemos construir, abarcan varios extremos del municipio y están subdivididos en cuatro circuitos.

Primer circuito. — Arrancará de las calles Durazno y Arapey, seguirá por ésta hasta Miguelete, por ésta hasta Médanos, por ésta hasta Nueva York, por ésta hasta Piedad, por ésta hasta Nicaragua, por ésta hasta Batoví, por ésta hasta la plaza Sarandí, desde ésta hasta la calle Uruguayana, por ésta hasta Marcelino Sosa, por ésta hasta San Fructuoso (debiendo prolongarse hasta el camino de la Figurita una vez que la calle Marcelino Sosa esté abierta), por ésta hasta Carapé, por ésta hasta Uruguayana, por ésta hasta Tala, por ésta hasta Nicaragua, por ésta hasta Batoví, por ésta hasta Lima, por ésta hasta Magallanes, por ésta hasta Nueva York, por ésta hasta la esquina de la calle Piedad, donde seguirá el mismo itinerario de la ida, colocando doble vía ó desvío hasta Miguelete y Daimán, por ésta hasta Durazno, por ésta hasta Arapey punto de salida.

Segundo circuito. — Arrancará de la plaza Independencia por la calle 18 de Julio siguiendo por ésta hasta la calle Constituyente, por ésta tomará Rivera, por ésta hasta Guaná, por ésta hasta Mal-Abrigo, por ésta hasta Charrúa, por ésta hasta República, por ésta hasta Libertad, por ésta hasta Artigas, por ésta hasta la playa, regresando por la calle Masonería hasta Cristobal Colón, por ésta hasta Apóstoles, por ésta hasta Artigas, donde tomará el mismo itinerario de ida colocando doble vía ó desvío hasta Caiguá y Chaná, por ésta hasta Yaro, por ésta hasta Cerro-Largo, por ésta hasta Yi, por ésta hasta Miguelete, donde empalmará con la vía de vuelta del primer circuito.

Tercer circuito. — Arrancará del primer circuito en la esquina de Miguelete y Médanos, por esta última hasta Rivera, por ésta hasta Sierra, por ésta hasta Coronel Brandzen, por ésta hasta Victoria, por ésta hasta Colonia, regresando por ésta hasta Municipio, por ésta hasta Coronel Brandzen, donde seguirá la línea de ida por doble vía ó desvío hasta Yaro, donde empalmará con la vía de vuelta del segundo circuito.

Cuarto circuito. — Arrancara del segundo circuito de la esquina Guaná y

Caiguá, por ésta hasta la playa Ramírez, regresando por Cebollatí hasta Timbó, por ésta hasta Yaro, en cuya calle empalmará con la vía de vuelta del segundo circuito.

Las calles por donde solicitamos establecer nuestra red de tranvías, se hallan casi todas ellas libres de otras líneas, salvo en el trayecto recorrido por la avenida 18 de Julio, desde la plaza Independencia hasta la calle Constituyente, donde debido al ancho de la calle y para el bien público y con el objeto de activar su tráfico, rogamos á la Honorable Junta se digne concedernos el permiso de establecer una sola y única vía.

Todo esto de acuerdo con los planos que acompañamos á la presente solicitud, así como varias fototipías de los vehículos que se pondrían en circulación.

La tarifa que cobraremos será de cuatro centésimos, para cualquier recorrido dentro de los límites del Boulevar General Artigas (proyectado), y el de ocho centésimos para el trayecto de cualquier punto de la red general hasta la playa de los Pocitos.

Con el objeto de favorecer al público, expenderemos boletos de combinación, que permita al pasajero trasladarse de un circuito á otro, sin aumento de precio, permitiendo á más el libre pase para los empleados policiales, municipales, carteros, etc., etc., de á dos en cada coche, en la plataforma delantera.

En mérito á las consideraciones expuestas y teniéndose en cuenta el enorme capital necesario para el establecimiento de esta red de tranvías, pedimos á la Honorable Junta se sirva acordarnos la concesión que solicitamos por el término de cincuenta años.

Será justicia, etc.

A. Menditeguy y C.ª

COMISIÓN EXTRAORDINARIA ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Septiembre 28 de 1898.

Informe la Dirección de Obras Municipales.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.



Dirección de Obras Municipales.

Montevideo, Octubre 4 de 1898.

Informe la Inspección Municipal.

J. Mayol.
Augusto Ximeno,
Secretario.

Inspección de Obras Municipales.

Montevideo, Noviembre 9 de 1898.

La tracción mecánica pasa en estos momentos por un período de actividad extraordinaria: el ingenio humano le dedica, en este fin de siglo, sus más poderosos medios de investigación y pone á contribución todas las ramas de la ciencia para alcanzar la solución del problema del transporte rápido y económico, que permitirá luchar contra uno de los mayores enemigos de la humanidad, la concentración de las personas, foco de degeneración; quiero decir, la ciudad.

En la tracción mecánica aplicada á los tranvías, el vapor, el petróleo y la electricidad son los elementos que se presentan, por ahora, con mayores probabilidades de éxito.

Hace pocos días me ocupaba de la tracción por medio de la electricidad; hoy le toca el turno al vapor. El sistema propuesto por los señores Menditeguy y C.ª, es el sistema « Serpollet ». Este ingeniero francés se propuso, hará unos diez años, aplicar el vapor á la tracción de los vehículos comunes; este problema planteado por Cugnot, á mediados del siglo pasado, es difícil de solucionar con los generadores hasta entonces en uso, por su gran volúmen, su gran peso, los inconvenientes de la calefacción, de los aprovisionamientos de combustible y de agua y, por fin, por el peligro que ofrecieran en la vía pública.

Basado en los trabajos que treinta años antes había hecho Boutigny,

el señor Serpollet inventó su caldera sin depósito de agua caliente, compuesta de una serie de tubos capilares, en los que el agua se transforma incesantemente en vapor y pasa inmediatamente al motor, no alcanzando la cantidad de líquido ó de vapór que se encuentra en un momento dado en el aparato á más de unos cuantos gramos; suprimió, por consiguiente, de un solo golpe, los inconvenientes relativos al peso, volúmen, aprovisionamiento de agua y al peligro.

El generador de Serpollet presenta tales garantías de seguridad, que el Gobierno francés lo ha exonerado del cumplimiento de los reglamentos que rigen el uso de los demás generadores.

No entraré en detalles técnicos sobre al aparato de la referencia, que conozco especialmente por haberme sido presentado y explicado por el, mismo señor Serpollet en 1891, en sus talleres de París.

Su aplicación á la tracción de los tranvías data de 1893, y el primer ensayo fué hecho por la Compañía de Tranvías de París, utiilizando un vehículo común de tracción animal; los resultados fueron tan lisonjeros que el sistema fué adoptado por esa compañía, y los tranvías « Serpollet » circulan hoy por las principales calles de París.

Los caracteres principales de este sistema son los siguientes : seguridad absoluta, ausencia completa de humo y de vapor de escape, facilidad de conducción, simplicidad de dirección, consumo muy reducido de combustible que permite llegar á una tracción bastante económica para poder luchar con la tracción eléctrica por medio de cables aéreos.

Hacen los señores Menditeguy y C.ª un paralelo entre el sistema de « Serpollet » y el de « Trolley » aéreo.

Estoy de completo acuerdo con los proponentes en que, del punto de vista de la seguridad del tránsito público, de la garantía del servicio y de la estética en las partes urbanas, el sistema « Serpollet » es superior al eléctrico por medio del « Trolley » aéreo.

Los diversos vehículos, siendo automotores, no dependen unos de otros, y si alguno se descompone puede ser remolcado por el que le sigue, mientras que el sistema del « Trolley », un accidente en la usina Central, ó en un cable, afecta todo un radio y todos los vehículos que en él se encuentran.

Además el sistema « Serpollet » no exige instalación alguna en la vía pública, y esos vehículos, salvo algún arreglo de curvas demasiado cerradas, pueden circular en la mayor parte de las vías existentes en Montevideo, sin alterarlas.

Asimismo los proponentes exajeran los inconvenientes del « Trolley » aéreo, porque pueden atenuarse, como lo he dicho en un informe anterior, este es el único sistema eléctrico ecoeómico que pudiera aplicarse por ahora en Montevideo.

En resúmen; soy de opinión que el sistema propuesto debe ser aceptado sin vacilación alguna, quedando entendido que el sistema de que se trata es el que se encuentra aplicado á los tranvías de París, con todos sus perfeccionamientos.

En cuanto al trazado propuesto, poco puedo decir, por cuanto coincide con el presentado con anterioridad por el señor Castro en algunos trechos Así es, que opino que después que la Honorable Comisión Extraordinaria Administrativa se haya pronunciado sobre la conveniencia de adoptar los sistemas de tracción propuestos, habrá llegado el momento de estudiar conjuntamente los trazados, teniendo en cuenta la prioridad de presentación para cada calle.

No puedo ser más explicito sobre este punto, porque no tengo la propuesta del señor Castro que elevé á esa Dirección, haciendo notar tambien la imposibilidad del trazado tal cual se presentaba.

Suponiendo aceptados los dos sistemas, se podrá determinar en cada trazado lo que á cada uno le corresponde, para que se proyecten las modificaciones que sean del caso.

Por lo demás; en esta propuesta se presentan los mismos casos de la del señor Castro, que resueltos en aquella, lo serán para ésta; me refiero á la ocupación de la calle 18 de Julio, al paralelismo con otras empresas en algunas calles, y á la instalación de una tercer vía en las calles de la ciudad nueva; creo inútil repetir lo ya informado en el otro pedido de concesión.

En el trazado propuesto existen también algunos pequeños trazos de calle del amanzanamiento oficial que no se han librado todavía al uso público y cuya apertura correrá naturalmente de cuenta de la empresa, sin perjuicio de que el Fisco reembolsara á su debido tiempo los gastos que, de acuerdo con la ley de expropiación, se hubieran hecho.

El plazo de la concesión deberá ser motivo de una ley, por cuanto la de 20 de Julio de 1874, sólo permite 25 años.

José María Montero y Paullier,
Ingeniero en Jefe Municipal.

Dirección de Obras Municipales.

Montevideo, Septiembre 1.° de 1899.

Elévese á la Honorable Junta aconsejando que se cometa el entendimiento de este asunto á una Comisión Especial de su seno—de la que forme parte el infrascripto Director, en vista de que ese proceder se armonizará con el adoptado respecto al cambio de tracción para tranvías propuesto

por el representante de la sociedad comercial de Montevideo, don Germán Colladon.

E. Monteverde.
Augusto Ximeno,
Secretario.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Octubre 5 de 1899.

Nómbrase una Comisión Especial para que informe y aconseje resolución, compuesta de los señores Directores de Obras Municipales, de Tesorería y de Rodados.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

COMISIÓN ESPECIAL DE TRANVÍAS.

Montevideo, Marzo 23 de 1900.

Señor Presidente:

En el informe del Ingeniero Municipal recaído en este asunto se registra el párrafo qne á continuación se transcribe.

«Por lo demás, en esta propuesta se presentan los mismos casos de la del señor Castro, que resueltos en aquélla, lo serán para ésta; me refiero á la ocupación de la calle de 18 de Julio, al paralelismo con otras empresas

en algunas calles y á la instalación de una tercer vía en las calles de la Ciudad Nueva; creo inútil repetir lo ya informado en el otro pedido de concesión».

Con respecto á la petición del señor don Juan J. Castro, ya la Comisión que suscribe tuvo ocasión de expresar sus vistas con relación á la ocupación de calles con líneas de tranvías pertenecientes á distintas empresas.

Del informe emitido con ese motivo, la Comisión entresaca lo siguiente por guardar atingencia especialmente con aquel punto:

«Como ha sido regla general no otorgar concesión para la ocupación de calles con tranvías, si en ella ya funcionaba otra línea perteneciente á distinta empresa, salvo en casos excepcionales para la unión de dos vías, en corto trecho, la Comisión entiende que de acuerdo con las disposiciones vijentes (artículo 20 del Reglamento de tranvías aprobado por el Supeior Gobierno en 23 de Febrero de 1876) no es posible asentir á la petición deducida en cuanto á este particular se refiere».

Los inconvenientes del paralelismo son tanto más graves en el caso de los señores Menditeguy y C.ª, cuanto que se pretende recorrer la calle Miguelete, donde ya existe establecido un ferrocarril, ser una calle angosta y estar cruzada además por líneas dobles de tranvías, en su bifurcación con la de Agraciada, con la Paz, Rondeau, de la Paz, Río Negro, Cuareim, Yaguarón y Ejido

En tal virtud, corresponde que la Junta, consecuente con la deliberación sancionada en la solicitud del señor Castro, adopte un temperamento análogo al sancionado, salvo mejor y más acertado parecer.

Claudio Williman—Eduardo Monteverde—Pedro B. Hardoy.

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Marzo 29 de 1900.

Vista á los peticionarios á fin de que modifiquen el trazado de su proyecto de tranvía en condiciones de poder ser considerado sin los inconvenientes que se apuntan en los informes producidos.

Iglesias,
Vicepresidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa.

De conformidad con el dictámen de la Comisión Especial nombrada para examinar en nuestra petición el trazado de las vías del tranvía eléctrico, materia de nuestro proyecto, y acatando la resolución de esa Honorable Corporación, hemos resuelto abandonar el recorrido anterior en toda la extensión de la calle 18 de Julio, modificando á más el trazado en varias partes, según plano que sometemos á su consideración y que rogamos quiera disponer sea incorporado al expediente iniciado anteriormente, para su estudio.

Ajustándonos á los fundamentos de la resolución sobre nuestra anterior petición, en cuanto á paralelismo con otras líneas establecidas y que se concede solamente en cortos trechos, creemos que en mérito á las reformas que hemos introducido en nuestro trazado, nos será dable esperar una resolución favorable, que será justicia.

Montevideo, Abril 25 de 1900.

P. A. — *Menditeguy y C.ª — P. Iriart.*

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Abril 25 de 1900.

Agréguese á sus antecedentes y pase á informe de la Comisión de Tranvías.

IGLESIAS,
Vicepresidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

COMISIÓN ESPECIAL.

Señor Presidente:

Sírvase disponer que el asunto vuelva á informe de la Dirección de Obras Municipales, á fin de que su sección científica aprecie y dilucide los datos que arroja el nuevo plano presentado, en lo que dice relación con el trazado de la vía proyectada, paralelismo y demás circunstancias que sean del caso.

Montevideo, Mayo 8 de 1900.

Claudio Williman—Pedro B. Hardoy—Eduardo Monteverde.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Mayo 14 de 1900.

Informe la Dirección de Obras Municipales.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Dirección de Obras Municipales.

Montevideo, Mayo 19 de 1900.

Informe la Inspección Municipal.

E. Monteverde.
Augusto Ximeno,
Secretario.

Inspección de Obras Municipales.

Montevideo, Junio 30 de 1900.

Las observaciones que elinfrascripto tiene que hacer al trazado modificado son las siguientes: En la calle del Miguelete entre Daimán y la Paz, en la Avenida de la Paz entre Miguelete y Valparaíso y en todo el trazado entre Agraciada y Yaguarón, no puede admitirse más de una sola vía, porque en las dos primeras existen ya otras vías, y en las últimas, por ser calles angostas.

Corresponde suprimir todo el ramal de la calle Coronel Brandzen, porque se encuentra ya concedido á la empresa del «Este». También debe suprimirse la calle de Chaná, entre Caiguá y Timbó, porque es calle angosta y está ocupada por la empresa del «Montevideo». Además existen fracciones de calles cerradas que la empresa peticionaria tuviera que comprometerse á abrir por su cuenta, y que son: Valparaíso, entre Agraciada y Yí; Magallanes, entre Asunción y Lima; Lima, entre Magallanes y Sierra; Marcelino Sosa, entre Aurora y San Fructuoso y Chaná, entre Caiguá y Timbó.

Los paralelismos con empresas existentes no tienen importancia y no pueden ser un obstáculo porque se trata de calles anchas en las que sólo existe una vía, y son: Miguelete, entre Río Negro y la Paz; Avenida la Paz, entre Miguelete y Valparaíso, Tranvía del «Norte»; Durazno, entre Arapey y Daimán: Tranvía de «Montevideo»; Yaro, entre Colonia y Mercedes, Tranvía de la «Unión».

La llegada á los Pocitos está equivocada, pues la calle que se indica como de Artigas, es la de Garibaldi, y las calles de Colón y Masonería ya están ocupadas en la parte solicitada.

Como estas observaciones conducirán á una modificación del trazado, creo no tener que agregar más nada por ahora.

José María Montero y Paullier,
Ingeniéro en Jefe Municipal.

Dirección de Obras Municipales.

Montevideo, Julio 3 de 1900.

Sin apreciar el informe de la Inspección Municipal, por cuanto el entendimiemto de este asunto está cometido á una Comisión Especial, elévese á la Honorable Junta.

E. Monteverde.
Augusto Ximeno,
Secretario.

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Julio 5 de 1900.

Vuelva nuevamente á informe de la Comisión Especial de Tranvías.

Montero,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Comisión Especial de Tranvías.

Montevideo, Septiembre 3 de 1900.

Señor Presidente:

La Comisión entiende que procedería dar vista nuevamente del asunto á los peticianarios.
Sírvase el señor Presidente disponerlo así.

Eduardo Monteverde — Claudio Williman — José G. Requena García.

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Septiembre 3 de 1900.

Vista á los interesados.

Montero,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Señor Presidente de la Honorable Junta Económico-Administrativa, don Antonio Montero.

A. Menditeguy y C.ª, se presentan respetuosamente ante esa Honorable Junta manifestándole que siendo peticionarios ya de una red de tranvías á tracción mecánica, cuya adaptacion aumentará el número de medios de locomoción con los principales arrabales de esta metrópoli por un sistema económico y ventajoso, pedimos á esa Honorable Junta tenga á bien resolver si podría ser incorporado á dicha red parte del recorrido que tenía concedido á la empresa del « Montevideo », cuyas líneas están completamente abandonadas desde hace cerca de seis años, es decir, antes que se fusionase con la empresa del « Uruguayo », encontrándose en varias partes los rieles ya levantados.

Este abandono causa grandes perjuicios á la población de los barrios que recorría dicha línea, cuyas principales calles son desde la playa Ramírez las de Asamblea, Estanzuela, Cuareim y Durazno, hasta Convención.

Haciendo uso del derecho de petición y teniendo en cuenta las imnumerables ventajas que reportaría tanto al municipio como á los infrascriptos, el agregado de dichas calles á nuestro proyecto — las cuales de hecho están caducadas; — venimos á solicitar de esa Honorable Junta se sirva resolver si podemos disponer de esas calles para ser agregadas á las ya solicitadas, cuyas modificaciones indicadas por el Ingeniero en Jefe de las Obras Municipales están estudiándose.

En virtud de las mejoras que reportaría á nuestro recorrido la adaptación de estas calles, evitándonos curvas y vueltas que alargan enormente el trayecto entre el punto de partida y los barrios que recorremos, nos hace esperar que esa Honorable Junta resolverá de acuerdo con lo solicitado.

Montevideo, Septiembre 28 de 1900.

A. Menditeguy y C.ª.

Junta Economico-Administrativa.

Montevideo, Septiembre 28 de 1900.

Agréguese á sus antecedentes y pase á la Comisión Especial de Tranvías.

Montero,
Presidente.

R. V. Benzano,
Secretario General.

Comisión Especial.

Señor Presidente:

Sírvase el señor Presidente disponer que previamente informe la Dirección de Obras Municipales respecto al pedido que se contiene en el precedente escrito.

Montevideo, Octubre 12 de 1900.

Claudio Williman—Eduardo Monteverde—
José G. Requena García.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Octubre 12 de 1900.

Informe la Dirección de Obras Municipales.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

DIRECCIÓN DE OBRAS MMNICIPALES.

Montevideo, Octubre 18 de 1900.

Vuelva á la Inspección Municipal.

Eduardo Monteverde.
Augusto Ximeno,
Secretario.

INSPECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

Montevideo, Octubre 23 de 1900.

Las calles que se denuncian, ó sean Durazno entre Arapey y Cuareim, Estanzuela entre Cuareim y Asamblea y esta última, entre Estanzuela y la Playa de Ramirez, que forman parte de la concesión primitiva del «Tranvia Uruguayo», fueron abandonadas poco tiempo después de la fusión de los tranvías del «Sur» y «Uruguayo».

Posteriormente, cuando la Dirección de Rodados pasó á entender en lo relativo á tranvías, se hicieron algunos ensayos de servicio en parte de ese trayecto, pero esos mismos duraron poco tiempo; puede decirse que desde el año 1892 no se ha hecho servicio regular; además agregaré que la vía está levantada entre Gaboto y Yaro desde hace más de cinco años.

José M. Montero y Paullier,
Ingeniero en Jefe Municipal.

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALLES.

Montevideo, Octubre 26 de 1900.

Determinándose, en el precedente informe, que las calles á que se refiere el postulante están comprendidas en la concesión del tranvía «Uruguayo», dígase á la Honorable Junta que esta Dirección considera que debe llamarse la atención de la Comisión Especial, sobre la circunstancia de haberse incoado asunto de caducidad de aquella concesión.

Eduardo Monteverde.
Augusto Ximeno,
Secretario.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Octubre 30 de 1900.

Vuelva á la Comisión Especial de Tranvías á los efectos dispuestos.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Comisión Especial de Tranvías.

Montevideo, Octubre 31 de 1900.

Señor Presidente:

Este asunto se encuentra en estado de darle forma concreta, aclarándolo y precisándolo, según las resultancias de las diligencias practicadas.

Al efecto, convendría dar vista á los interesados con el objeto de que tomando nota de las observaciones aducidas en los informes á que ha dado mérito la petición, presenten el trazado de condición más ó menos definitivo que se propongan adoptar para la instalación del tranvía que proyectan establecer en varias calles de la ciudad.

Este trámite es sin perjuicio de resolución ulterior y no compromete, por lo tanto, la actitud en que la Junta crea deber colocarse, según las circunstancias se lo aconsejen, reservándose, por consiguiente, todo su derecho á otorgar ó denegar la concesión, según viere convenirle á los intereses municipales que representa.

La Corporación, mejor inspirada, acordará no obstante lo que estime por más acertado.

Claudio Williman — José G. Requena García — Eduardo Monteverde.

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Noviembre 15 de 1900.

Vista á los interesados.

Montero,
Presidente.

R. V. Benzano,
Secretario General.

Montevideo, Diciembre 18 de 1900.

Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa:

A. Menditeguy y C.ª, en la tramitación del expediente ante esa Honorable Junta, para la implantación de una línea de tranvías á tracción mecánica, decimos: Que ateniéndonos al último dictámen de la Comisión nombrada por esa Honorable Corporación, venimos á dar una forma concreta á nuestra primera solicitud, acompañando el presente escrito con un plano, en el cual está ampliado el recorrido primitivo y subsanadas las modificaciones impuestas en los varios dictámenes recaídos durante la tramitación.

Este proyecto, por su amplitud de recorrido, reportará grandes beneficios á la población de esta metrópoli, debido á que las líneas que proyectamos establecer, unen barrios de los más importantes suburbios de la ciudad. Estas consideraciones, unidas al capital crecido que se aportará al país y tratándose de una empresa nueva, cuyos principios son siempre difíciles, nos hace esperar que esa Honorable Junta se dignará prestar á este asunto su preferente y benévola atención, para tratar de terminarlo en la brevedad posible.

Deseando implantar en nuestras líneas proyectadas el medio de tracción, que hasta ahora haya dado mejor resultado y en vista que el sistema de motores «Serpollet», que proponíamos en nuestra primera solicitud, ha demostrado en la práctica tener inconvenientes, por lo que hemos resuelto adoptar en cambio la electricidad por medio del sistema «Trolley» aéreo, cuyas ventajas están claramente desmostradas por la aplicación constante y cada vez mayor, que se hace de ese medio de tracción en todos los tranvías que actualmente se implantan. En nuestras intalaciones emplearemos únicamente material de primera clase, aplicándose los últimos adelantos de la ciencia en materia de electricidad industrial.

Nuestra red se divide en tres grandes secciones: las líneas á los Pocitos, Unión y Colón. La primera, es decir, la de los Pocitos, arranca de la esquina Arapey y Durazno tomando Daymán hasta Cerro Largo, Yi, Uruguay, Médanos, Rivera, Juan D. Jackson, siguiendo por Libertad, República y Artigas hasta la playa de los Pocitos. De la esquina Daimán y Durazno, arrancará otra línea destinada á este mismo servicio, siguiendo por esta última hasta Cuareim, Estanzuela, Jackson, hasta la esquina Caiguá, donde empalmará con la línea anterior. Esta última línea, regresará por las mismas calles, y la anterior volverá por Caiguá, Yaro, La Paz, Miguelete, Arapey hasta Durazno, punto de salida.

De la segunda de estas líneas arrancará en la esquina de Estanzuela y Jackson un ramal que bajará por Asamblea hasta la playa Ramírez.

La línea á la Unión arrancará de la línea Pocitos en la esquina Uruguay y Médanos, tomando Cerro-Largo, Yaro, La Paz, Miguelete, hasta el camino Monte-Caseros, calles Buceo, Monte-Caceros, La Plata, hasta Figueroa, regresando por ésta hasta Larravide, empalmando en la esquina de ésta y Monte-Caseros, con el itinerario de ida hasta la esquina Yaro y la Paz, sigiendo luego por la línea de vuelta de los Pocitos hasta el centro.

La línea de Colón arrancará de la línea Pocitos en Cerro-Largo y Cuareim, tomando por ésta hasta Lima, Figueroa, General Tajes, Cuareim, Jujuy, Vilardebó, Camino Suárez, Segunda Rivera, Gil, Lucas y Obes, Prado, Camino de los Molinos, Millán, hasta el Camino Nacional de las Piedras hasta Colón, regresando por el mismo itinerario hasta Lima y Figueroa, siguiendo por ésta hasta Nueva York, Rondeau y Miguelete, en donde empalmará con la línea de regreso de las otras secciones.

Observamos que en este último recorrido á Colón, esa Honorable Junta tendrá que indicarnos el sitio por donde podremos cruzar el Prado para tomar el camino de los Molinos, siendo inútil detenernos, porque salta á la vista en demostrar las ventajas que esta línea reportará á esta población, facilitando el concurrir á tan hermoso paseo, casi privado actualmente de un medio de comunicación rápido y económico.

La línea á la Unión quedará sujeta á la aprobación del proyecto de construcción del edificio para la Facultad de Medicina, en los terrenos de la sucesión de don Juan María Pérez, el que también comprende la apertura de la calle Miguelete, hasta Monte-Caseros, en cuyo caso adoptaríamos el trazado *A* de nuestro plano, que vendría así á llenar mejor las necesidades públicas.

Como si se llevan á cabo las obras del Puerto, tendrán que abrirse calles nuevas que conduzcan á él, pedimos á esa Honorable Junta nos tengan presente por derecho de prioridad, el poder establecer en ellas ramales que sirvan para unir nuestra red general con esa importante obra portuaria. Las condiciones que á continuación proponemos para el establecimiento de estas líneas, están todas ellas casi de conformidad con la mayoría de opiniones sugeridas en el seno de esa Honorable Junta y de la Honorable Comisión, en los estudios que han hecho para la implantación de tranvías eléctricos:

1.° La duración de la concesión que solicitamos será de setenta y cinco años.

2.° La tracción será eléctrica por sistema «Trolley» aéreo, sosteniéndose el hilo con brazos metálicos sobre columnas de hierro en la ciudad y de madera en las afueras, á una altura de seis metros.

En las calles cuyo ancho no permitiera la colocación de columnas en el medio de la calzada, se pondrán brazos adosados á los edificios, teniendo que dictarse al efecto una ley de servidumbre análoga á la que rige para los hilos telegráficos.

3.° Introducción libre de derecho de aduana de todos los materiales necesarios para la construcción y explotación de las líneas.

4.° El material fijo y rodante que se emplee será de primera calidad y del último sistema práctico, colocándose en los coches frenos mecánicos á más de los eléctricos.

5.° La Empresa será exonerada de todo impuesto á crearse en lo sucesivo así como del pago de la patente de giro existente para los motores y máquinas destinadas á la producción de la electricidad.

6.° Al terminarse la concesión las líneas y material rodante quedarán á beneficio de la Municipalidad en buen estado de conservación.

7.° Entregaremos á la Honorable Junta el dos por ciento bruto de las entradas de pasajes.

8.° La Empresa conservará el buen estado del afirmado en las calles de la ciudad en el ancho de sus vías más cincuenta centímetros á cada lado de ellas.

9.° La tarifa que regirá será: cuatro centésimos en todo el límite del proyectado Boulevard Artigas para el centro, y cuatro centésimos de este Boulevard hasta los Pocitos, Unión y Prado respectivamente. Del Prado á Sayago ocho centésimos y de este punto á Colón seis centésimos.

10. Entregaremos treinta tarjetas de libre pase para los empleados municipales.

Como la ley vigente sobre tranvías no autoriza á esa Honorable Junta para resolver sobre algunas de las condiciones expuestas en el presente escrito, como ser la duración de la concesión y la ley sobre servidumbre para poder adosar los brazos á los edificios, rogamos á esa Honorable Junta que una vez estudiado é informado este asunto lo eleve al Poder Ejecutivo para que se sirva recabar de las Honorables Cámaras la aprobación legislativa que corresponde.

A. Menditeguy y C.ª

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Diciembre 21 de 1900.

A la Comisión Especial de Tranvías para que lo agregue á sus antecedentes é informe.

Montero,
Presidente.

R. V. Benzano,
Secretario General.

Comisión Especial de Tranvías.

Señor Presidente:

Procedería que el asunto pasara nuevamente á informe de la Dirección de Obras Municipales, á fin de que se expida como corresponde respecto de la última exposición presentada por los peticionarios.

Sírvase el señor Presidente disponerlo así.

Montevideo, Enero 3 de 1901.

Eduardo Monteverde.
José G. Requena García.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Enero 5 de 1901.

Informe la Dirección de Obras Municipales.

MONTERO,
Presidente
R. V. Benzano,
Secretario General.

DIRECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

Montevideo, Enero 14 de 1901.

Informe la Inspección Municipal.

Sosa,
Director Interino.
Augusto Ximeno,
Secretario.

INSPECCIÓN DE OBRAS MUNICIPALES.

Montevideo, Febrero 4 de 1901.

Los señores Menditeguy y C.ª, proponen en su nuevo escrito adoptar la tracción eléctrica, por medio del «Trolley» aéreo, en lugar de la tracción á

vapor, sistema «Serpollet»; este cambio ha sido sin duda sugerido á los interesados por el hecho de que el «Trolley» ha sido ya adoptado, en principio, por la Honorable Junta.

No creo que haya inconveniente en aceptar el cambio, aunque particular, mente soy partidario del automovilismo y de la independencia relativa de los coches, pero, comprendo que las razones de economía priman en estos casos. Los señores Menditeguy y C.ª, al aceptar lo ya resuelto sobre el «Trolley», se ponen en condiciones de que su propuesta pueda desde ya ser aceptada en principio.

El trazado modificado que se describe en el último escrito, no tiene los inconvenientes de los primeros presentados, y puede decirse que, salvo condiciones á establecerse, es todo él aceptable. En la forma que se presenta, la nueva línea de tranvías constituiría realmente una gran mejora para la ciudad y sus alrededores: ya no tiene todos aquellos paralelismos con otras empresas, que le daban un carácter de competencia inútil; circula por algunos barrios que no tenían tranvía todavía, y pone en comunicación más directa los extremos de la ciudad.

La línea no tiene desvíos: por una misma vía la marcha siempre se hace en el mismo sentido, lo que no deja de ser una ventaja para el resto de la circulación. Después de haber recorrido sobre el terreno todas las calles y caminos que forman parte del pedido de concesión, paso á exponer las observaciones que esa inspección me ha sujerido, estudiando sucesivamente los diversos ramales de que se compone la propuesta adjunta.

1.° *Ramal á la Estanzuela y á Ramírez.* — Parte de la calle Daimán, y adopta el trazado que recorría el tren «Uruguayo», (hoy completamente abandonado), por Durazno, Estanzuela y Asamblea; como ya he dicho, la vía que hoy se encuentra instalada en esas calles, tiene los rieles levantados en varios puntos. Este es el trazado por el Sud de la ciudad.

Por el Norte y partiendo de la calle Arapey, por Cerro-Largo, Yi, Uruguay, Médanos, Rivera, Juan D. Jackson y Asamblea ó Caiguá, también se llega á la Playa Ramírez sin inconveniente, porque si bien existe paralelismo en Cerro-Largo con el tranvía del «Norte», no hay dificultad ninguna en permitir la instalación de una segunda vía en esa parte, porque la empresa existente no tiene más que una, y que las dos líneas no conducen á los mismos puntos. La vuelta de este ramal se hace por Yaro, La Paz y Miguelete; aquí encontramos un pequeño inconveniente, en apariencia, y y es el cruce al frente de la estación del ferrocarril Central, en donde ya existen las vías del «Norte» y del ferrocarril á Pando. He dicho que el inconveniente es aparente, porque puede establecerse que los señores Menditeguy y C.ª se comprometerán á obtener la servidumbre por la vía del ferrocarril que no hace servicio de día, ó á ensanchar la calle del Miguelete del lado de la plazoleta, lo que facilitaría al mismo tiempo los desagües en ese punto, ó por fin á obtener el pasaje por el frente mismo de la estación.

En todo el circuito que acabo de estudiar, y que constituye la base de la red propuesta, no hay más observación que hacer.

2.° *Ramal al Prado y á Colón.* — De la esquina de Miguelete y Cuareim sale una vía que recorre Cuareim, Figueroa, Coronel Tajes, Avenida La Paz, Santa Fe, Jujuy, y llega á la usina de la Luz Eléctrica, en donde encuentra el arroyo Seco; en ese punto la empresa tendrá que construir un puente; sigue por Jujuy, Vilardebó, Suárez, 2.ª Rivera, Cuaró, Gil, cruza el proyectado boulevard General Artigas, recorre General Flores, para llegar á Lucas Obes; aquí los interesados tendrán que hacer una pequeña expropiación para cruzar de Flores á Lucas Obes. Por Lucas Obes llega al Prado; se presenta entonces el problema del cruzamiento del Prado; á mi juicio este punto no puede presentar inconveniente alguno, porque no es admisible que una zona tan considerable, como es la que limita los caminos de Agraciada, Lucas Obes, Reyes, Suárez y Castro, quede más tiempo sin una vía que la cruce, y porque es muy justo que la Municipalidad que posée una gran parte de esa zona, sea la que facilite esa mejora. Soy de opinión que el cruzamiento se haga por el límite Oeste del Prado, de manera que si algún día fuera necesario aislar el paseo público, la empresa tendría la obligación de construir un cerco del costado Este de su vía, dejando, de ese modo una calle por el costado Oeste del Prado.

Llega entonces la vía al arroyo del Miguelete, que tendrá que cruzar sobre un puente que construiría por su cuenta la empresa; sigue el límite del Prado hasta el camino de Castro, á proximidad del molino conocido por de Buschenthal; toma el camino de los molinos de Raffo hasta Millán, y por éste hasta Sayago, en donde encuentra el camino nacional de las Piedras que sigue hasta Colón.

Como se ve, este trazado no es paralelo con ninguna de las vías existentes y está llamado á prestar grandes servicios á la población de Montevideo, al mismo tiempo que fomentará la zona que recorre, la que, en su mayor parte, no tiene comunicación directa con el centro de la ciudad. Puede decirse que este ramal es de la mayor utilidad departamental.

3.° *Ramal á los Pocitos.* — Este ramal también cruza por barrios que no gozan de los beneficios de un transporte rápido y económico. De Juan D Jackson y por Guaná sale la doble vía, sigue por Mal-Abrigo, Charrúa, Libertad, República hasta Artigas, que recorre hasta la misma Playa de los Pocitos.

En todo este trayecto sólo hay que observar que la empresa tendrá que expropiar un pequeño solar para pasar de Charrúa á Libertad, á la altura precisamente del boulevard General Artigas.

4.° *Ramal á la Unión.* — Este ramal también tendría gran importancia, porque favorecería zonas que se encuentran hoy aisladas, como son la parte superior del arroyo Seco, el barrio de la Comercial y todo el trayecto del camino de Monte-Caseros hasta la Unión.

Pero este ramal los señores Menditeguy y C.ª, lo piden condicional-

mente, subordinándolo á la construcción de la Facultad de Medicina en los terrenos de la sucesión Juan M.ª Pérez; probablemente la razón que han tenido esos señores para hacer el pedido en esa forma, es que toda esa gran zona se encuentra hoy casi despoblada, porque las calles no están abiertas y que la construcción del edificio de la Facultad de Medicina trae aparejada la apertura de la calle del Miguelete, hasta encontrar el camino de Monte-Caseros á proximidad del boulevard General Artigas, así como la apertura de otras calles transversales. En el estado actual, un tranvía no encontraría suficientes medios de vida; pero, una vez abierta la calle del Miguelete, el cambio será radical, porque esa calle y el camino de Monte-Caseros constituirán la vía más directa del centro de la ciudad á la Unión. El ramal de que me ocupo saldría de la esquina de La Paz y Yaro, seguiría por La Paz, Miguelete y Monte-Caseros hasta la Unión, sin encontrar mayores inconvenientes por el camino. Excuso decir que al describir los diferentes ramales les he dado puntos de partida que no lo son en realidad, porque todos ellos están unidos unos con otros, y que lo he hecho para no volver á recorrer trayectos descriptos en otro ramal.

Aquí termino la relación de los diversos ramales; como se ve, ningún inconveniente serio se opone á la aceptación en general de la red del tranvía eléctrico propuesto; y la concesión puede ser ya discutida sobre la base presentada, sin perjuicio de que en el momento de presentar los planos para la construcción con los detalles de la instalación, que naturalmente serán necesarios, tratándose de un nuevo medio de tracción que requiere disposiciones especiales, se hagan algunas pequeñas modificaciones en el trazado.

En general puede establecerse que en las calles de la ciudad, no empedradas, la empresa construirá el empedrado de la vía, entre vía y 0m.50 centms. de cada lado, y que en los caminos macadamizados, la vía se establecería sobre los acotamientos, corriendo de cuenta de la empresa el terraplenamiento, ensanche de obras del arte y reconstrucción de desagües y empalmes existentes con caminos y con propiedades particulares.

Al establecerse las bases económicas del proyecto, conviene, á fin de cortar largas tramitaciones, tener en cuenta que la instalación de esta vía será muy onerosa, porque teniendo que recorrer un gran trayecto por calles no empedradas y por caminos macadamizados ó no, requerirá obras especiales sin contar los dos puentes del arroyo Seco y del Miguelete.

Opino que hay tanto mayor interés en resolver rápidamente este asunto cuanto que creo que es la ocasión más propicia para hacer práctica la idea de la tracción mecánica en Montevideo; estoy persuadido que, salvo por razones muy ajenas á la cuestión, es sólo sobre una nueva línea que se podrá adoptar, por ahora, la tracción mecánica.

En cuanto á las condiciones económicas, me excuso de entrar á su estudio, por creer que no son de mi incumbencia. Asimismo me permitiré

indicar la conveniencia que habría de exigir una garantía de seriedad en el momento de resolver la Honorable Junta y antes de pasar el asunto al Poder Ejecutivo; no es que tenga la menor sombra de duda sobre la seriedad de los señores Menditeguy y C.ª, pero considero que es una medida necesaria para evitar los inconvenientes que se han suscitado en otros casos y que han redundado en perjuicio de los mismos proponentes serios.

José María Montero y Paullier,
Ingeniero en Jefe Municipal.

Dirección de Obras Municipales.

Montevideo, Febrero 7 de 1901.

Elévese á la Honorable Junta manifestando que el infrascripto se pronunciará en el seno de la Comisión Especial de que forma parte.

Eduardo Monteverde.
Augusto Ximeno,
Secretario.

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo Febrero 9 de 1901.

Vuelva á la Comisión Especial de Tranvías para que informe.

Williman,
Vicepresidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Comisión Especial de Tranvías.

Procede, señor Presidente, en el estado en que se encuentra este asunto, se recabe el informe de órden á la Dirección de Rodados.

Montevideo, Marzo 15 de 1901.

Eduardo Monteverde.
Claudio Williman.

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Marzo 16 de 1901.

Informe la Dirección de Rodados.

Montero,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Dirección de Patentes de Rodados.

Montevideo, Abril 12 de 1901.

Señor Presidente:

Con todas las alteraciones que ha sufrido la propuesta de Menditeguy y C.ª, todavía queda algo que, á mi juicio, es inaceptable y que considero necesario que se elimine para poder tratar este asunto.

Voy á ir analizando los puntos en que no estoy conforme y exponiendo los motivos de mi desacuerdo.

La Junta no está habilitada para acordar ninguna calle de las que entraban en las concesiones «Montevideano» y «Uruguayo», mientras no se termine el expediente que sigue el señor José A. Martinelli en representación de la empresa del tranvía «Oriental» y mientras no se solucione judicialmente el juicio iniciado por la Corporación contra la empresa concesionaria de esos dos tranvías. Son dos casos de inhabilidad que legítimamente no pueden resolverse, sino en la forma que acabo de indicar. Así lo entiendo.

El paralelismo de vías, aunque bastante limitado, todavía se conserva en algunas calles, y entre ellas la del Miguelete. No debe aceptarse ese paralelismo en ninguna calle, y mucho menos en esa, porque sería sumamente peligroso con especialidad, al frente de la estación del Ferrocarril Central.

Además de pasar la vía del tren del «Norte», es un sitio de mucho tránsito, donde ocurrirían accidentes á cada paso, ó entre los trenes ó entre el tren y los vehículos que cruzan frecuentemente por allí.

Ensanchar la calle sobre la plazoleta del ferrocarril, al sólo objeto de dar paso á la vía del tren eléctrico, no sería el más acertado de los caminos.

El ferrocarril ha dejado esa plazoleta, precisamente para dar vista al frente de su hermosa estación, y el juicio de expropiación que se iniciare, para aprovechar esa plazoleta en beneficio de un tercero, por más que ese juicio se revistiese con las formas legales siempre llevaría, el sello de un favoritismo manifiesto.

La servidumbre por la vía del ferrocarril, aún cuando la empresa del «Central» la consintiera, no evitaría el peligro de los choques con el tren del «Norte» y con los rodados que circulan por los alrededores de la estación y muchos de los cuales se ocupan del transporte de maderas y de tirantes y columnas de hierro de largas dimensiones, para las barracas, aserraderos y fundiciones vecinas á la estación.

Fuera de eso, la Junta ha resuelto, en este mismo expediente, no admitir el paralelismo de vías, fundada en que « ha sido regla general no otorgar « concesión para la ocupación de calles con tranvía, si en ellas ya funcio- « naba otra línea perteneciente á distinta empresa, salvo casos exepciona-

« les, — que no es el de ahora, — para la unión de dos vias en corto « trecho. »

La desmembración de la propiedad es una medida muy violenta, y por lo mismo la ley ha reservado la expropiación para casos muy especiales cuando la impone la utilidad pública.

Esa utilidad pública no está justificada ahora, y no puede estarlo porque, no es indispensable para la comunidad una vía de tren á través de las propiedades contra las cuales desean Menditeguy y C.ª que la Junta inicie el juicio de expropiación.

Indudablemente no sería mucho lo que habría que expropiar, pero lo que haría censurable la medida no sería la mayor ó menor área que se tomase sino el hecho en sí, la identificación con el interés público del interés particular de los empresarios.

El ramal á la Unión, queda subordinado al hecho aleatorio de que se apruebe el proyecto de construcción del edificio para la Facultad de Medicina en los terrenos de la sucesión de don Juan María Pérez.

En estas condiciones no es serio contratar y no debe hacerlo la Junta.

La aceptación de esa condición podría alejar otras empresas que adquirían la concesión de esa zona sin la reserva de que se construyese ó no el edificio para la Facultad de Medicina.

Encuentro impropio que la Juuta acuerde derecho de propiedad sobre las calles que se abrirán como resultado de las obras del puerto.

Con el andar del tiempo suele cambiar la faz de los negocios, y bien pudiera suceder, — hablo hipotéticamente, — que ese derecho de prioridad se convirtiese en lo futuro en una especulación con la puntería fija sobre las empresas que necesitasen de esas calles.

Cuando llegue el momento la Corporación decidirá lo que le convenga.

Por ahora no sabe si su interés, que es el de la comunidad, le aconsejará acordar la concesión de esas calles á los señores Menditeguy y C.ª ó á otro empresario..

Pero es inútil que continúe analizando los demás puntos de la propuesta. Con los reparos que acabo de hacer me parece que basta para dejarla fuera de discusión.

Si eliminados todos esos defectos que sombrean la propuesta, los señores Menditeguy y C.ª logran presentar otra aceptable á la consideración de la Junta, por mi parte tendré especial placer en darles mi voto.

Pedro B. Hardoy.
C. B. Cantera,
Secretario.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Mayo 9 de 1901.

Vista á los interesados.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Montevideo, Mayo 21 de 1901.

Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa, don Antonio Montero.

En la tramitación de nuestro expediente sobre implantación de una red de tranvías á tracción mecánica, esa Honorable Junta ha recabado últimamente el informe de la Dirección de Rodados.

Habiéndose expedido dicha Dirección, se nos confirió la vista correspondiente, la que pasamos á contestar punto por punto en las varias objecio-

nes que aquélla expone, no sin antes manifestar la extrañeza que nos ha causado su contenido, observando nuestro proyecto con argumentos que en nuestro concepto no corresponden.

Con el vivo deseo de evitar las posibles discusiones que sobre las varias observaciones se han hecho, hemos resuelto ir descartando los puntos que no nos son inprescindibles, para acometer nuestra empresa.

Ateniéndonos á lo observado respecto al ramal que recorre las calles de Durazno, Cuareim y Estanzuela, hemos resuelto prescindir de él hasta que se solucione el juicio iniciado por esa Honorable Junta sobre caducidad de la concesión que abarca las referidas calles, ó bien, si el caso se presentase, hasta que pudiéramos adquirir los derechos de dicha empresa.

También se opone la Dirección de Rodados á lo que solicitábamos en nuestro anterior escrito, respecto al ramal de la Unión, para que quedase subordinado al proyecto que hay de edificar el edificio de la Facultad de Medicina en los terrenos de la sucesión de don Juan María Pérez, fundándonos en la falta de calles abiertas para llegar al camino de Monte-Caseros, así como por lo poco densa de la población en esa zona, argumentándose que la aceptación de esta condición podría alejar otras empresas que deseasen adquirir la concesión de dicha zona.

A fin de evitar este prematuro temor, suprimiremos el recorrido de dicho ramal,—que arranca de La Paz y Yaro,—y que había sido agregado á nuestro proyecto, con el único fin de hacer más simpática muestra iniciativa, fomentando así la valorización de ese extenso barrio, privado actualmente de un medio de comunicación que lo una con el centro de la ciudad.

Se objeta, asimismo, nuestro pedido solicitando prioridad para colocar un ramal por las calles que han de abrirse en las futuras obras del puerto. No queriendo que tampoco sea ésto un obstáculo, sin embargo creemos que la Honorable Junta no debería denegarnos lo que con todo derecho solicitamos.

Reservándosenos una calle para colocar un ramal que sirva para unir nuestra red general con esa importante obra, será siempre un beneficio para la comunidad, que dispondrá así de un medio de comunicación rápida y económica entre los varios suburbios que recorren las líneas proyectadas y el futuro puerto.

Concediéndosenos este ramal así como el de la Unión, no vemos en qué se perjudicarían otras empresas futuras que seguramente no llenarían más ventajosamente las necesidades de la población, tanto más, cuanto que la nuestra es una realidad, mientras que las otras no dejan de ser simplemente aleatorias y puramente problemáticas.

Además, es de suponerse que no será una sola, sino varias las calles que con motivo de esas obras se abrirán, las que podrán ser aprovechadas por las futuras empresas. Finalmente, muy fácil sería armonizar las dos opiniones, obligando este ramal á una disposición especial de servidumbre por si alguna empresa tuviere necesidad de hacer uso de él por no disponer de otras calles.

El informe cuya vista contestamos, diserta en algunos párrafos sobre expropiaciones que tendría que hacer esa Honorable Junta respecto á nuestra concesión. Esta observación carece de fundamento, por cuanto en nuestra solicitud no mencionamos ni pedimos nada al respecto; entre las calles que recorre nuestra red hay dos ó tres de ellas que se encuentran cortadas por pequeños solares, inconveniente que subsanaremos arreglándonos particularmente con sus respectivos propietarios.

La Dirección de Rodados se detiene en describir los peligros posibles y los choques que habría en el recorrido de la calle Miguelete, frente á la estación del ferrocarril «Central», entre el proyectado tranvía eléctrico y el tranvía del «Norte» que pasa por esa cuadra. Este temor nos parece completamente infundado; el choque en el sitio ya indicado, entre dos vehículos de tal naturaleza, que corren por vías separadas, es materialmente imposible, pues se cruzan solamente en la esquina de Miguelete y La Paz, punto del cual se ve á descubierto, por ambas calles, cualquier vehículo á una distancia no menor de cincuenta metros.

En cuanto al choque con otros rodados, es también casi imposible, si se tiene en cuenta la potencia de los dos frenos que se usan en los coches de tranvías á tracción mecánica, que permiten pararlos en unos pocos metros casi instantáneamente, contribuyendo así á que se haga más difícil cualquier accidente con éstos vehículos que con los que se usan con la tracción á sangre, tampoco tiene razón de ser de que en este sitio pueda haber mayor peligro que en otro cualquiera.

Es por demás sabido que actualmente el tranvía eléctrico se encuentra implantado en las primeras capitales y ciudades del mundo, recorriendo calles cuyo tráfico es mucho mayor que el que hay en la calle Miguelete, y para concretar la veracidad de lo que decimos, nos bastará citar el tranvía que recorre la calle Chateadun, en París, pasando por la misma plaza de la Ópera, cuya calle es una de las de mayor circulación en esa gran capital.

En Londres sucede idéntica cosa, y en Buenos Aires se ven actualmente cruzar dos líneas de tranvías de ese sistema por la misma plaza Victoria, sitio donde se reconcentran casi todas las demás líneas que recorren dicha ciudad, lo que unido al gran movimiento de carruajes y de carros que pasan continuamente por esas calles, hacen de ese punto uno de los de mayor circulación; sin embargo, podemos asegurar que hasta ahora no se ha producido el más mínimo choque ni accidente alguno.

Si los temores emitidos por la Dirección de Rodados hubieren sido compartidos por las diversas municipalidades de las grandes capitales, todas ellas se verían actualmente privadas de este moderno medio de locomo-

ción, que contribuye tan eficazmente á la decentralización de la población en las ciudades populosas, medida que es aconsejada por todos los higienistas.

Opina la Dirección de Rodados que el ensanchar la calle Miguelete frente á la estación con parte de la plazoleta que se encuentra en ese sitio, no es posible, porque le quitaría la vista á ese hermoso edificto. Esta opinión tampoco la compartimos, convecidos de que nada perdería la estética con la transformación de parte de esa plazoleta, — en un ancho de dos ó tres metros, — á fin de dar más ampliación á la calle, medida que vendría así á facilitar el tránsito en vez de obstruirlo.

Además, nos consta que el ensanche de esa calle forma parte del proyecto que se hizo para la construcción de la referida estación, y si no se llevó á cabo en ese entonces, fué puramente por causas completamente accidentales, teniendo también entendido que en el seno de esa Honorable Junta se ha tratado ya ese mismo asunto con el objeto de reformar y ampliar las obras de desagüe en ese sitio, ensanchando la calle para aumentar el número de bocas de tormenta.

De modo que accediéndose al ensanche de para dar paso al tranvía eléctrico, se contribuye á la vez á facilitar la circulación de vehículos en los alrededores de la estación, á corregir el sistema de desagüe que actualmente es defectuoso y á concluir el verdadero plano de la estación.

Es fácil darse cuenta que el tránsito en la calle Miguelete no es mayor que en muchas otras que existen én esta capital, en lo que se refieren á la cuadra frente á la estación, pues en el resto de su trazado la circulación de vehículos es casi nula; es cierto que en ella se encuentra la vía del ferrocarril á «Pando», pero no lo es menos que no se hace uso de ella sino de noche, y esto muy limitadamente, puesto que apenas se hace correr un solo tren de maniobras, motivos que nos hacen suponer que no podrá ser esto un inconveniente.

El paralelismo de las líneas proyectadas con otras ya existentes es insignificante, como lo reconocen los mismos informes del Ingeniero de Obras Municipales y el de la Dirección de Rodados. Si bien la Comisión Especial nombrada por esa Honorable Junta para estudiar este proyecto dictaminó no conceder paralelismo con otras líneas, ha hecho una excepción para los casos en que es necesario para unir dos líneas en un corto trecho, caso en el cual se encuentra nuestro proyecto, resultando entonces como consecuencia que no existe un obstáculo serio para impedir la implantación que solicitamos.

En resúmen; hemos allanado todos los inconvenientes encontrados por la Dirección de Rodados sobre nuestro recorrido, salvo en lo que se refiere

á la vía por la calle Miguelete, sobre cuyo punto nos hemos detenido para demostrar que no son tales los peligros temidos por esa Dirección. Siéndonos completamente imposible prescindir de la calle últimamente mencionada que nos sirve para entrar á la ciudad, nos vemos obligados á insistir á fin de que nos sea otorgado el recorrido por la referida calle, pues su denegación haría fracasar de un golpe nuestra iniciativa.

Esperanzados que la Honorable Junta convencida de las razones expuestas, nos prestará su sanción para poder llevar adelante este proyecto, que además de la utilidad que reportará á la comunidad su implantación será siempre un verdadero progreso para la viabilidad en esta importante capital.

Una vez zanjadas todas estas dificultades, pediríamos á la Honorable Junta tuviese á bien prestar preferentemente su atención al breve despacho de este asunto, para que cuanto antes pudiese ser un hecho nuestro proyecto.

Menditeguy y C.ª

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Mayo 23 de 1901.

Habiéndose excusado de formar parte, en este asunto, de la Comisión de Tranvías, el Director de Rodados, señor Hardoy, en virtud de haber ya opinado en ese carácter, pase á los señores Directores de Tesorería y de Obras Municipales, doctor Williman y Monteverde, para que dictaminen sobre el fondo de la petición.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

COMISIÓN ESPECIAL DE TRANVÍAS.

Montevideo, Julio 10 de 1901.

Señor Presidente:

En cumplimiento de lo dispuesto por el decreto que precede, los que suscriben presentan á la Honorable Junta el informe y bases que á su juicio corresponde dictar en la concesión sobre tracción eléctrica, solicitada por los señores Menditeguy y C.ª.

La Comisión cree que no ha llegado el caso todavía de entrar en los detalles del trazado y de la instalación, que serán motivo de nuevos informes, cuando se presenten los planos definitivos con los diversos sistemas que quieran adoptar, así es que sólo considerará en general este proyecto.

El trazado tal cual queda, después del último escrito presentado, suprimiendo el ramal á la Unión y la utilización de las calles que recorría el tranvia de «Montevideo», hoy abandonado, no tiene ningún inconveniente serio; existen, es cierto, todavía algunos paralelismo, pero no presentan las dificultades que motivaran el rechazo de los del primer proyecto.

Esta Comisión entiende que los inconventes de los paralelismos son de dos clases: la competencia á otra empresa establecida, cuando esos paralelismos son largos en un mismo punto, ó cuando ellos se reproducen en varios puntos de una misma línea y la obstaculización del tránsito, cuando ellos tienen lugar en una vía existente ya, en una calle angosta, ó en dos en una ancha.

Ninguno de estos dos casos se presenta en este proyecto; como ninguno de los ramales que se solicitan es paralelo á alguno de los existentes, y como corren por barrios que no tienen tranvías en el mismo sentido del proyectado, no hay competencia posible directa, y los pocos paralelismos son en calles anchas y con una sola vía existente.

Agregamos que la nueva empresa viene á favorecer varias zonas de la ciudad, y que por consigniente, la Junta está en el deber de prestarle atención preferente.

Las correcciones que debe sufrir el trazado son de muy poca importancia: la calle de Figueroa en su principio es angosta y no conviene colocar en ella dos vías; será necesario instalar una de ellas por Cuareim, de Lima hacia el Norte; á proximidad del Asilo de Huérfanos habrá que tomar Caiguá y Cebollatí en lugar de Juan D. Jackson y Estanzuela, que está ya ocupada.

Todo el resto del trazado es posible como está presentado; la Comisión no cree que sea el momento de discutir en qué forma se cruzaría el Prado, aunque desde ya nos inclinamos á la solución del Ingeniero Municipal, por una calle que recorra los límites de ese paseo; la colocación de la vía

en los caminos macadamizados también debe ser motivo de un estudio posterior.

En definitiva, la Comisión opina que en principio puede aprobarse el trazado propuesto, con esas pequeñas modificaciones sin importancia y, por consiguiente, no obstan á su aprobación inmediata.

Las observaciones hechas por el señor Director de Rodados sobre la plazoleta de la estación del ferrocarril no encieran la gravedad indicada: el tránsito no será más peligroso que en otro punto, como lo explica el peticionario, y el ensanche de la calzada en la plazoleta responde, en efecto, al proyecto de la estación, el que no fue cumplido en esa parte, porque se ejecutó el adoquinado antes que se levantara el cerco que limitaba las obras de la estación y que se encontraba en la línea del cordón actual.

Como en el proyecto no se trata de ninguna expropiación, que el interesado no pide nada, sino que toma á su cargo el arreglo con los dueños de las dos propiedades que tuviera que cruzar, nada hay que decir sobre este punto.

En todo lo que precede, la Comisión se ha puesto en el caso que la Junta no hiciera lugar, ni á la concesión del ramal á la Unión ni á la relativa al tranvía de «Montevideo» ni á lo que se relacione con el puerto.

Sin embargo, esta Comisión quiere dejar constancia que no participa de las opiniones del señor Director de Rodados, porquè lo que se pide importa una mejòra pública que á nadie perjudica, sobre todo que en los dos primeros casos la concesión se subordina á dos hechos bien precisos: la construcción de la Facultad de Medicina en los terrenos de la sucesión Juan M. Pérez por un lado, y la caducidad ó adquisición por el interesado de la antigua línea del de «Montevideo», por otro.

Con determinar un plazo para que esos hechos se produzcan, está salvado el único inconveniente que pudiera haber, y es el relativo á la concesión de un ramal, cuya ejecución podía ser postergada indefinidamente. Esos ramales son de gran importancia, y es más fácil que los construya una empresa que ya los pide y para quién responden á un plan general que no una que todavía no se ha presentado, y que limitada por las concesiones existentes y la que se discute, no tenga conveniencia en llenar esos vacíos.

En cuanto á lo del puerto, tampoco puede haber inconveniente en aceptar la condición que se tenga en cuenta á los señores Menditeguy y C.ª para cuando llegue el caso, ¿qué peligro puede haber? ¿no le queda á la Junta el derecho de discutir cuál de las propuestas que entonces se presenten sea la de mayor utilidad pública?

Para terminar lo relativo al trazado, esta Comisión concluye aconsejando la aceptación de la propuesta tal como se ha presentado, con las observaciones que preceden y bases que se acompañan.

Claudio Williman.
Eduardo Monteverde.

Bases á que debe sujetarse la concesión Menditeguy y Cía. propuestas por la Comisión Especial de Tranvías

1.ª Autorízase á las señores Menditeguy y C.ª, para implantar una línea de tranvías á tracción eléctrica por las calles y caminos que se expresan anterirmente.

2.ª El sistema que se emplee en toda la extensión de las líneas será el «Trolley» de conductores aéreos, usándose columnas en la ciudad nueva. En la ciudad vieja se adosarán á las paredes de los edificios, soportes ó pescantes en la forma y dimensiones que la Dirección de Obras Municipales conceptúe aceptables, debiendo á la vez indicar dónde se ha de colocar el aparato suspensor del hilo y quedando la empresa sometida á las responsabilidades que prevén las cláusulas 8.ª y 10.ª, en cuanto á perjuicios y demás accidentes. A los propietarios se les impondrá, con este motivo, una servidumbre análoga á la establecida para el servicio del telégrafo á las casas de la ciudad, según el Decreto-Ley de Junio de 1877, siempre que el Honorable Cuerpo Legislativo tenga á bien sancionarla.

3.ª Los hilos conductores se suspenderán á una altura mayor de seis metros, en brazos metálicos sostenidos por columnas de hierro, colocadas en el cordón (orilla) de la vereda, reuniendo condiciones de solidéz y elegancia; con perfecto aislamiento los puntos de unión del conductor con los soportes, y dispuesto el conjunto de tal modo que no contraste con el ornato público.

4.ª El potencial eléctrico no podrá ser mayor de 550 volts de corriente continua en la tracción y reducido para otras aplicaciones.

5.ª Todo el material fijo y rodante que se emplee será de primera clase, nuevo y de último sistema práctico; su colocación y funcionamiento con arreglo á lo más adelantado en electricidad industrial.

6.ª Los reguladores (reostatos) llenarán las mejores condiciones para poner en marcha el carruaje, detenerlo, cambiar la dirección, modificar la velocidad y actuar sobre los frenos eléctricos.

7.ª Los carruajes tendrán, además del freno eléctrico, uno mecánico.

8.ª En la colocación de los *feeders*, cables subterráneos y conductor aéreo, se tomarán las precauciones indispensables á fin de evitar las acciones electrolíticas sobre las cañerías de gas y aguas corrientes, la influencia (inducción) en las líneas telegráficas y telefónicas y las descargas eléctricas al nivel del suelo, que pondrían en peligro la seguridad de las personas, siendo la empresa responsable de los perjuicios que puedan ocasionarse.

9.ª La velocidad máxima de los coches será determinada en todo tiempo por la Junta.

10.ª En general deben tomarse todas las medidas de precaución y pruden-

cia destinadas á evitar los inconvenientes ó peligros que provienen, sobre todo de velocidad exágerada, ausencia de buenas señales, irregularidadad en los electromotores, insuficiencia de medios de detención, mala dirección, falta de aparatos de seguridad ó deficiencias en las uniones eléctricas.

11.ª El funcionamiento del nuevo sistema de tracción no debe originar obstáculos en la via pública, ni dificultar el tránsito, debiendo tomarse las precauciones convenientes al efecto, en cuanto á la colocación de los rieles conductores y soportes. Si durante la vigencia de esta concesión se adoptaran en otras ciudades aparatos reconocidamente útiles, destinados á garantir la seguridad del público, la Empresa estará obligada á emplearlos poniéndolos en práctica inmediatamente.

12.ª La empresa podrá también suministrar energía eléctrica para luz y fuerza motriz, además de la indispensable para el funcionamiento de sus trenes y el servicio de los establecimientos anexos, siempre que obtenga para ello autorización de la Junta.

13.ª Si después de transcurridos veinticinco años de explotación, y en el caso de que hubiere en el Municipio otras líneas de tranvías de diferente sistema, servidas por la electricidad, que hayan funcionando con éxito durante cinco años seguidos, la Junta podrá obligar á la empresa á modificar su sistema de tracción dentro de los dos años siguientes á la fecha del aviso, siempre que dichas modificaciones no excedan en su costo del 10 por °/₀ del capital invertido.

14.ª Terminado el plazo de la concesión, quedarán á benefiicio del Municipio, en buen estado de conservación, las vias, material rodante, canalización eléctrica, estaciones, talleres, usinas y máquinas, todo sin abonar indemnización alguna.

15.ª La tarifa á régir será la siguiente: de la ciudad al boulevard General Artigas 0,04 centésimos; del boulevard General Artigas á los Pocitos, Unión ó Prado 0,04 centésimos; del Prado á Sayago 0,08 centésimos; y de Sayago á Colón 0,06 centésimos; iguales precios regirán para los viajes de regreso. La tarifa para trenes extraordinarios no podrá ser mayor del duplo del precio común. Esta cáusula no comprende los trenes que se contraten como expresos.

Los estudiantes y colegiales que acrediten ser alumnos de cualquier establecimiento público, gozarán del beneficio de obtener tarjetas mensuales por la mitad del precio fijado. La empresa queda obligada, cuando las necesidades lo exijan, á juicio de la Junta, á hacer circular por la mañana y tarde y á las horas que al efecto se convengan, trenes especiales para obreros á precios reducidos. En todo tiempo la empresa podrá reducir las tarifas.

16.ª La empresa entregará á la Junta, mensualmente, el dos por ciento del producido bruto de sus entradas, procedentes del tráfico general de las líneas, durante el primer tercio del plazo de la concesión; tres por ciento en el segundo y cuatro por ciento en el último.

Entiéndese por producido de las entradas brutas procedentes del tráfico, lo proveniente por pasajes, cargas, avisos y uso común de vías.

17.ª La empresa estará sujeta al control y á los reglamentos generales de tranvías y á los especiales sobre tracción eléctrica que dicte la Municipalidad, mientras no haya oposición con el contrato de concesión.

18.ª Entregará á la Junta cincuenta tarjetas de libre tránsito para todas sus líneas.

Además á los miembros de la Junta y Secretario General, les servirá de distintivo, á los efectos del libre pasaje, la medalla Municipal.

19.ª El plazo de la concesión se contará desde el día en que se firme la escritura respectiva, lo que deberá prácticarse dentro de los treinta días de fijado por el Cuerpo Legislativo el tiempo que debe durar dicha concesión.

20.ª Los trabajos quedarán terminados á los dos años de aprobados los planos de las líneas en lo referente á los ramales á Pocitos y Ramírez, á los tres años para el ramal al Prado y á los cuatro años para la segunda parte de este ramal comprendido entre el Prado y Villa Colón.

21.ª La falta de cumplimiento á lo dispuesto en el artículo 19, hará caducar la autorización. El no cumplimiento del artículo 20, hará incurrir á la empresa en una multa de veinte mil pesos á beneficio de la Municipalidad y un mil pesos por cada mes de retardo.

22.ª La empresa dará principio á la obra dentro del año de cumplido lo que expresa el artículo 19.

La falta de cumplimiento hará incurrir á la empresa en una multa de diez mil pesos á beneficio de la Municipalidad, á cuyo fin los señores Menditeguy y C.ª depositarán en la Tesorería de la Junta Eonómico-Administrativa, una vez sancionado el proyecto, una garantía equivalente.

23.ª Los diferentes ramales de la línea tendrán una trocha de 1 metro 44 centímetros.

24.ª El personal de la empresa estará compuesto, por lo menos, en sus dos terceras partes de ciudadanos orientales.

25.ª La empresa podrá introducir libres de derechos, durante los cuatro años siguientes á la escrituración, los materiales necesarios para la construcción de las vías y su explotación, con arreglo á la ley de la materia.

Podrá obtener la misma excensión cada diez años, siempre que justifique plenamente ante la Municipalidad la necesidad de la renovación de los materiales.

26.ª Estará obligada á mantener en buen estado el pavimento de las calles que recorran sus líneas, en el espacio que comprendan sus rieles y 0,50 centímetros á cada lado de éstos.

27.ª La empresa estará obligada á empedrar, en todas las calles que recorra, aunque no tuvieran empedrado, el ancho de su vía más 0,50 centímetros de cada lado.

28.ª La empresa se compromete á prestar acatamiento, sin reclamo alguno, á la ley que se dicte sobre servidumbre de vías y que tenga carácter general obligatorio y recíproco para todas las empresas de tranvías.

29.ª Los planos definitivos con todos los detalles necesarios deberán ser presentados á la Municipalidad dentro de los seis meses de escriturado este contrato y á los efectos de su aprobación por la Dirección de Obras Municipales.

El tiempo que se tome esta Dirección para su estudio, se llevará en cuenta á favor de los concesionarios á los fines de lo establecido en los artículos 20 y 21 de este arreglo.

30.ª Antes de librarse la línea al servicio público se realizará una inspección general y prueba oficial con intervención de la Corporación Municipal, á fin de comprobar si se han cumplido las condiciones establecidas anteriormente.

31.ª La empresa no podrá afectar la línea ó sus accesorios en condiciones tales que perjudiquen los derechos ulteriores de la Junta.

En el caso de transferirse la concesión, deberá darse aviso previo á la Junta.

Claudio Williman.
Eduardo Monteverde.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Julio 11 de 1901.

Con calidad de urgente pase á estudio de los señores vocales.

Williman,
Vicepresidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Agosto 8 de 1901.

Atento los motivos que se enuncian en el informe antecedente y en vista de que las cláusulas sometidas á deliberación de la Junta han sido ya objeto, en casos análogos, de sanción especial, apareciendo además complementadas con acciones beneficiosas á los intereses comunes de la capital y su departamento, se acuerda en tal virtud aceptarlas con las salvedades y modificaciones siguientes:

Los peticionarios, independiente de lo prescripto por la base 22, depositarán de inmediato en la Tesorería Municipal la suma de cinco mil pesos en títulos de Deuda pública con interés, como garantía de seriedad en cuanto á la propuesta formulada se refiere.

Si por cualquier causa ó circunstancia llegaran á desistir los peticionarios de llevar á término su pensamiento, según el tenor de las bases estipuladas perderán en consecuencia la suma referida.

Cuando llegue el momento de reducir á escritura pública definitivamente el asunto, los interesados harán efectivas las demás garantías consignadas en las condiciones previstas y mediante las cuales se otorga esta concesión.

Queda entendido que el ramal que se pretenda construir hasta el Prado no podrá instalarse sin la intervención de la Dirección de Parques y Jardines, reservándose la Corporación adoptar sobre el particular la decisión, que estime por más conveniente.

Notifíquese á los señores Menditeguy y C.ª, y cumplidos que sean los requisitos dispuestos, elévese con oficio al Superior Gobierno.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

SECRETARÍA GENERAL DE LA JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Agosto 12 de 1901.

En esta fecha notifiqué la resolución precedente á los señores A. Menditeguy y C.ª.

A. Menditeguy y C.ª

Pedro Fazzio,
Oficial 1.º Subsecretario.

Montevideo, Agosto 16 de 1901.

Señor Presidente de la Junta Económico-Administrativa, don Antonio Montero.

Habiéndosenos notificado en fecha 12 del corriente la resolución recaída en el expediente que tramitamos ante esa Honorable Corporación, pidiendo concesión para establecer una red de tranvías á tracción eléctrica en esta capital y su departamento, venimos con el presente escrito á dar nuestra conformidad á las cláusulas á que debe sujetarse dicha concesión, las que fueron dictaminadas por la Comisión Especial de Tranvías y sancionadas por esa Honorable Junta, aceptando también las modificaciones impuestas y que consisten, una de ellas, en hacer intervenir la Dirección de Parques y Jardines para la instalación de las vías en el cruce por el Prado y la otra en efectuar un depósito de *cinco mil pesos* en Deuda pública con interés, como garantía. Sin embargo, al llevar á cabo este último requisito, deseamos que quede constancia y se aclaren ciertos puntos cuya interpretación puede prestarse á confusión, aunque todos ellos están de acuerdo con el espíritu manifestado repetidas veces en las conferencias que tuvimos con los señores vocales que han intervenido en el estudio de este asunto.

No escapará al criterio de esa Honorable Junta que este proyecto tiene que ser tramitado en el Honorable Cuerpo Legislativo y que antes que queden completamente terminadas las obras de instalación transcurrirá cierto tiempo; por consiguiente, es probable que otras personas que las que

actualmente forman parte de esa Honorable Corporación serán llamadas á entender en él, por lo tanto creemos necesario que en lo posible no haya lugar á duda en la interpretación de las cláusulas.

Las aclaraciones á que nos referimos son las siguientes;

1.ª Que queda entendido que los *cinco mil pesos* en Deuda que hemos depositado en la Tesorería de la Junta pasarán en el momento de firmarse la escritura de concesión, una vez sancionada por el Honorable Cuerpo Legislativo la duración de ella, á cumplir con otra cantidad igual á la cláusula número 22 del presente convenio.

2.ª Que queda entendido que una vez entregado al servicio público uno de los ramales del proyecto nos será devuelta la garantía depositada en cumplimiento de la cláusula número 22.

3.ª Queda entendido que por la cláusula número 27 del convenio, las calles del recorrido en la ciudad, que no estuvieran empedradas, la empresa estará obligada á empedrar en ellas, por una sola vez, el ancho de sus vías más 0,50 centímetros á cada lado.

4.ª Que por la cláusula 7.ª del convenio se entiende por freno mecánico el freno á mano.

5.ª Que, en el caso que levantara resistencia en el Honorable Cuerpo Legislativo la sanción de la servidumbre para colocar en las paredes de los edificios los soportes ó brazos destinados á sostener el hilo conductor, colocaríamos en cambio columnas poco salientes, arrimadas á dichas paredes, instalación ésta que suele usarse en varias ciudades.

6.ª Queda convenido que hemos depositado los *cinco mil pesos* en Deuda, en garantía para llevar adelante la tramitación de nuestro proyecto, siempre que no sean alteradas las condiciones estipuladas con esa Honorable Junta y que sean acordadas por el Honorable Cuerpo Legislativo las cláusulas 1.ª y 5.ª de nuestro escrito presentado en Diciembre 18 de 1900, que fija una de ellas la duración de la concesión en setenta y cinco años y la otra exoneración de impuesto y patentes de giro para motores y maquinarias productoras de electricidad, durante la misma duración, condiciones estas que están de acuerdo con las estipuladas ya por la Comisión de Fomento de la Cámara de Diputados, en su informe sobre el cambio de tracción en los tranvías.

Aclarados estos puntos, solicitamos de esa Honorable Junta tenga á bien elevar cuanto antes el asunto al Poder Ejecutivo para su sanción Legislativa, recomendando su pronto despacho, y haciendo resaltar la seriedad de la propuesta, asi como que este proyecto merece atención preferente por ser el primero que implantará en nuestro departamento el tranvia rural y que por ser una empresa nueva de principios siempre difíciles, necesita la duración que solicitamos para poderla llevar á cabo.

De acuerdo con la última resolución adoptada por esa Honorable Junta,

hemos depositado en la Tesorería de la Junta Económico-Administrativa de esta capital los *cinco mil pesos* en Deuda pública con sus intereses correspondientes, cuyos títulos son série B números 16.351 y 16.473 de quinientas £. cada uno y un título serie C número 23.873 de cien £.

A. Mendilegui y C.ª

JUNTA ECÓNÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Agosto 16 de 1901.

Vista á la Comisión Especial de Tranvías.

MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

COMISIÓN ESPECIAL DE TRANVÍAS.

Montevideo, Agosto 21 de 1901.

Señor Presidente:

Las aclaraciones que demandan los peticionarios á las fórmulas de la concesión otorgada, en cuanto concierne al derecho de la autoridad municipal, pueden resolverse en sentido afirmativo, con arreglo á los términos y demostraciones que se pasa á exponer.

La observación primera se concretaría, por consiguiente, de este modo:

a) Los cinco mil pesos de Deuda Pública depositados pasarán, una vez firmada la escritura de concesión definitiva, á integrar el monto total

de la garantía preescripta por la base 22 y que se ha fijado en *diez mil pesos oro*, ó su equivalente en títulos de Deuda Pública con interés, aforados al tipo de cotización oficial, el día en que se firme el contrato.

La declaración que se solicita, mediante la segunda objeción, es de orden, procedente y regular y nada obsta á que á ella se defiera.

En cuanto á la inteligencia que se atribuye á la cláusula 27 de las condiciones estipuladas, esa fué la mente que presidió á su redacción, es decir, que después de practicado el pavimiento de la vía y 50 centímetros á sus costados exteriores, sólo correspondería a la empresa conservar dicho espacio en perfectas condiciones para el tránsito común.

La definición de lo que se entiende por freno mecánico á que alude la observación 4.ª, queda esplicada con sólo decir que se considera por tal el que funcione independientemente de la energía eléctrica.

Con relación á la 5.ª advertencia contenida en el último escrito de los señores Mediteguy y C.ª, es decir, para el caso inesperado de que el Honorable Cuerpo Legislativo no asienta á que se coloquen postes ó soportes adheridos á las paredes para sostener los hilos, deberá en su defecto autorizarse, siempre que se trate de calles angostas, la instalación de columnas adosadas al frente de los edificios y en los puntos que menos incomodidad ó perjuicio se ocasione á las propiedades afectadas, según el prudente arbitrio de la Dirección de Obras Municipales ó de la Junta cuando se produzca divergencia que requiera su intervención.

Relativamente á la observación final señalada con el número 6, bastará consignar simplemente que el depósito establecido en *cinco mil pesos* nominales de Deuda subsistirá, siempre que las modificaciones que introduzca el Honorable Cuerpo Legislativo á las bases acordadas sean aceptadas por la empresa. En el caso contrario, dicho depósito será devuelto.

La Corporación, sin embargo, dispondra lo que conceptúe más conveniente.

Claudio Williman — Eduardo Monteverde — Pedro B. Hardoy.

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Agosto 22 1901.

En vista de la conformidad expresada por la Comisión Especial de Tranvías en su informe precedente, accédese á las modificaciones solicitadas con sujeción á las explicaciones aducidas. En su virtud, pase el expedientillo á la Dirección de Tesorería con los títulos de Deuda Pública, á fin de que sean recibidos en depósito, á los efectos del compromiso contraido, prévia notificación á los interesados.

Montero,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

Secretaría General de la Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Agosto 26 de 1901.

En esta fecha notifiqué á los señores Menditeguy y C.ª la resolución que precede, manifestando aceptarla en todas sus partes.

A. Menditeguy y C.ª

Pedro Fazzio,
Oficial 1.º Subsecretario.

Dirección de Tesorería.

Montevideo, Agosto 27 de 1901.

Recíbanse los títulos de Deuda Consolidada de la referencia y deposítense en Caja, otorgando el recibo correspondiente y devuélvase el expendientillo á la Junta Económico-Administrativa.

Williman.

Tesorería de la Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Agosto 27 de 1901.

Cumplido.

Eliseo Navajas,
Tesorero.

Junta Económico-Administrativa.

Montevideo, Agosto 27 de 1901.

Elévese con oficio al Superior Gobierno como está dispuesto.

Montero,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Agosto 27 de 1901.

Excmo. señor Ministro de Gobierno, don Eduardo Mac-Eachen:

Tengo el honor de elevar á la consideración de V. E. el expedientillo formado á solicitud de los señores Menditeguy y C.ª, con el objeto de obtener el otorgamiento de una concesión de tranvía á tracción eléctrica á recorrer algunas calles de esta capital.

Como es necesario para su validez y eficacia la intervención suprema del Honorable Cuerpo Legislativo, V. E., siendo servido, ha de tener á bien someterle el asunto, incluyéndolo, si lo estima oportuno, entre los que motivaron la convocatoria á sesiones extraordinarias.

Saludo á V. E. atentamente.

ANTONIO MONTERO,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

MINISTERIO DE GOBIERNO.

Montevideo, Agosto 31 de 1901.

Con mensaje, elévese á la consideración del Honorable Cuerpo Legislativo.

CUESTAS.
EDUARDO MAC-EACHEN.

Ministerio de Gobierno.

Montevideo, Septiembre 2 de 1901.

Comunico á esa Corporación que su nota adjuntando el expediente iniciado por los señores Menditeguy y C.ª, con el fin de obtener el otorgamiento de una concesión de tranvía á tracción eléctrica á recorrer algunas calles de esta Capital, ha sido elevada con mensaje á la consideración del Honorable Cuerpo Legislativo.

Dios guarde á la Junta muchos años.

E. Mac-Eachen.

A la Junta Economico-Administrativa de Montevideo.

Ministerio de Gobierno.

Montevideo, Junio 3 de 1902.

El Poder Ejecutivo con esta fecha le ha puesto el cúmplase á la siguiente Ley:

« Poder Legislativo.

El Senado y Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General, etc., etc.

DECRETAN:

Artículo 1°. Autorízase á la Junta Económico-Administrativa de Montevideo para conceder á los señores Menditeguy y C.ª el permiso corres-

diente para establecer una línea de tranvías á tracción eléctrica, á las playas Ramírez y Pocitos y á villa Colón, pasando por el Prado y Sayago.

La concesión se otorgará de acuerdo con las bases sancionadas por la Junta en 8 de Agosto de 1901, y aclaraciones de fecha 22 del mismo mes, con excepción de lo relativo á la servidumbre establecida en la base 2.ª y con las modificaciones y ampliaciones introducidas por la presente ley.

Art. 2.° Después de transcurridos veinticinco años de explotación y en el caso de que hubiere en el Municipio otra ú otras líneas de tranvías de diferente sistemas; servidas por la electricidad; que hayan funcionado con éxito durante cinco años seguidos, la Junta podrá obligar á la empresa á modificar su sistema de tracción dentro de los dos años siguientes á la fecha del aviso, siempre que dichas modificaciones no excedan en su costo de 200.000 pesos oro.

Este cambio no podrá exigirse durante los últimos ocho años de la concesión.

Art. 3.° Fíjase en 65 años el plazo de esta concesión, el que se contará desde el día en que se firme la escritura respectiva. Los empalmes y ramales que se construyan, se considerarán formando parte integrante de la concesión principal.

Art. 4.° Los materiales destinados para la construcción de las vías y líneas eléctricas y establecimiento de las usinas y talleres, así como sus respectivas piezas de repuesto, podrán ser introducidos libres de derechos de importación durante los cuatro años que siguen á la fecha de la escritura definitiva de la concesión.

Igual exención se acuerda cada diez años respecto de los materiales de renovación y conservación, siempre que su necesidad sea justificada ante el Poder Ejecutivo.

Art. 5.° Exonérase á la empresa, durante el plazo de la concesión del pago de toda patente de giro por sus máquinas ó motores destinados á la producción de electricidad para sus tranvías.

Art. 6.° La Junta Económico-Administrativa podrá autorizar el establecimiento de empalmes entre los tranvías á que se refiere esta concesión y de ramales de prolongación de los mismos.

Art. 7.° El Poder Ejecutivo reglamentará esta ley.

Art. 8.° Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones del Honorable Senado, en Montevideo, á 2 de Junio de 1902.

JUAN C. BLANCO,
Presidente.

M. Magariños Solsona,
1.er Secretario.

Lo que se transcribe á la Junta para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde á la Junta muchos años.

EDUARDO MAC-EACHEN.

A la Junta Económico-Administrativa de Montevideo.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Junio 10 de 1902.

Acúsese recibo solicitando al mismo tiempo del Superior Gobierno tenga á bien recabar del Honorable Senado el expendiente que ha de servir de base á la escrituración de la concesión otorgada. Notifíquese á don Alberto Menditeguy y C.ª.

HÉGUY,
Presidente.

R. V. Benzano,
Secretario General.

SECRETARÍA GENERAL DE LA JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Junio 11 de 1902.

Con esta fecha se notificó al señor Alberto Menditeguy y C.ª la ley promulgada por el Superior Gobierno, así como la resolución precedente.

A. Menditeguy y C.ª

Pedro Fazzio,
Oficial 1.º Subsecretario.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Junio 11 de 1902.

Excmo. señor Ministro de Gobierno, don Eduardo Mac-Eachen.

He tenido el honor de recibir ayer la nota de V. E. del 3 del actual comunicando á esta Junta, que el Poder Ejecutivo con esa fecha ha puesto el cúmplase á la ley autorizando la concesión de un tranvía eléctrico á don Alberto Menditeguy y C.ª, á establecerse en algunas calles de la capital.

Como es indispensable proceder á la escrituración en forma, de todo lo actuado y resuelto, se hace necesario con tal motivo tener á la vista los antecedentes respectivos.

En esa virtud, me dirijo á V. E. haciéndole presente la oportunidad de que se recabe del Honorable Senado la devolución del expedientillo seguido al efecto por los señores Menditeguy y C.ª

Dígnese V. E., por lo tanto, pasar con la premura del caso el mensaje que corresponda á la indicada rama del Honorable Cuerpo Legislativo.

Saludo á V. E. atentamente.

JUAN L. HÉGUY,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

CÁMARA DE SENADORES.

Montevideo, Junio 18 de 1902.

Al Poder Ejecutivo de la República.

De acuerdo con lo solicitado por V. E. con fecha 14 del corriente mes tengo el honor de remitir adjunto el expediente seguido por los señores

Menditeguy y C.ª ante la Junta Económico-Administrativa de Montevideo, sobre instalación de un tranvía á tracción eléctrica.

Saludo al Poder Ejecutivo atentamente.

JUAN C. BLANCO,
Presidente.
M. Magariños Solsona,
1.er Secretario.

MINISTERIO DE GOBIERNO.

Montevideo, Junio 19 de 1902.

Pásense á sus efectos á la Junta Económico-Administrativa de Montevideo.

E. MAC-EACHEN.

JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Junio 19 de 1902.

Agréguese la ley promulgada, pasándose todos los antecedentes á la Escribanía de Gobierno y Hacienda á fin de que extienda el respectivo contrato de concesión con arreglo á lo actuado y resuelto.

Notifíquese á los señores Menditeguy y C.ª.

HÉGUY,
Presidente.
R. V. Benzano,
Secretario General.

SECRETARÍA GENERAL DE LA JUNTA ECONÓMICO-ADMINISTRATIVA.

Montevideo, Junio 23 de 1902.

En esta fecha notifiqué la resolución precedente á los señores Menditeguy y C.ª, la cual la aceptan en todas sus partes, en cuya virtud se pasan inmediatamente estas actuaciones á la Escribanía de Gobierno y Hacienda á los efectos dispuestos. Y en prueba de conformidad firman.

A. Menditeguy y C.ª

Pedro Fazzio,
Oficial 1.º Subsecretario.

Montevideo, Junio 27 de 1902.

En esta fecha se firmó la escritura respectiva.
